Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8308**

18. Wahlperiode 27.04.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Konstantin von Notz, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Geplante Feste Fehmarnbeltquerung

Die Länder Dänemark und Deutschland beabsichtigen Planungen zum Bau eines Tunnels, der zwischen den Inseln Fehmarn auf deutscher Seite und Lolland auf dänischer Seite verlaufen soll. Einen konkreten Baubeginn des Tunnels gibt es jedoch weiterhin und auch auf absehbare Zeit nicht. Im Rahmen der Diskussion um den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist unklar, welche Hinterlandanbindungen realisiert werden sollen und mit welchen möglichen Auswirkungen für die Bürger, die Umwelt und für den Bundeshaushalt zu rechnen ist.

Für die Anbindung auf deutscher Seite wurden lange Zeit Kosten in Höhe von 840 Mio. Euro eingerechnet. Allein die Eisenbahnanbindung soll nun laut Entwurf für den BVWP 2030 mit 1,5 Mrd. Euro zu Buche schlagen. Hinzu kämen noch Kosten für den Ausbau des Straßenzulaufs inkl. eines möglichen Brückenneubaus für Straße und Schiene (Ersatz Fehmarnsundbrücke). Auch eine Tunneltrassierung ist im Gespräch. Die durch den Bundesrechnungshof im Jahr 2015 auf 2,2 Mrd. Euro geschätzten Gesamtkosten für die Anbindung könnten dann noch weiter ansteigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem jeweiligen Planungsstadium befinden sich die Hinterlandanbindungen des geplanten Projekts Feste Fehmarnbeltquerung, und wann rechnet die Bundesregierung mit den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen (bitte nach Verkehrsträger planabschnittsweise und unter Angabe der jeweiligen Kosten aufschlüsseln und Zeitpunkte – Datum – für die angestrebten Planfeststellungsbeschlüsse benennen)?
2. Von welchen Gesamtkosten für die Hinterlandanbindungen des geplanten Projekts Feste Fehmarnbeltquerung geht die Bundesregierung aktuell aus (bitte getrennt nach Verkehrsträger Straße und Schiene aufführen)?
3. Welche Teilprojekte oder Auflagen (Neubau Fehmarnsundquerung, alternative Trassenführungen, Lärmschutzmaßnahmen, ökologische Ausgleichmaßnahmen etc.) sind darin enthalten, und welche Bestandteile oder Auflagen sind darin aus welchen Gründen noch nicht enthalten?
4. Wie hoch sind bezogen auf die Gesamtkosten für die Hinterlandanbindungen die jeweiligen Kosten pro Kilometer (bitte getrennt nach Verkehrsträger aufführen)?

5. Von welchen Kosten für die Hinterlandanbindungen ging die Bundesregierung noch im Jahr 2015 aus, und von welchen Kosten für die Hinterlandanbindungen geht die Bundesregierung im Rahmen des BVWP 2030 aus?
6. a) Wann wurde die für die für den BVWP-Entwurf 2030 verwendete Kostenschätzung für die Hinterlandanbindungen (Schiene, Straße) erstellt?

   b) Wieso wurde für die gesamtwirtschaftliche Bewertung der Preisstand 2012 gewählt?
7. Auf welcher Basis hat die Bundesregierung die Kosten im Zuge des BVWP 2030 aktualisiert, und welche Maßnahmen sind darin enthalten (bitte nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?
8. Welche darüber hinausgehenden Maßnahmen sind für die Hinterlandanbindungen der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung aus Sicht der Bundesregierung nötig, und welche weiteren Kosten würden dadurch nach bisherigen Schätzungen entstehen (bitte nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?
9. Von wie vielen Fahrzeugen geht die Bundesregierung auf der Strecke Lübeck-Puttgarden-Rödby aus (bitte die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für PKW und LKW tabellarisch streckenabschnittsweise angeben)?
10. Von wie vielen Zügen insgesamt geht die Bundesregierung auf der Strecke Hamburg-Puttgarden aus (bitte abschnittsweise für Personen- und Güterverkehr getrennt ausgewiesen tabellarisch darstellen)?
11. a) Rechnet die Bundesregierung insgesamt nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung mit mehr Verkehr Richtung Dänemark?

    b) Wenn nein, warum nicht?

    c) Wenn ja, um wie viele zusätzliche Fahrzeuge (PKW, LKW, Züge)?

    d) Wenn ja, bis wann aus welchen Gründen, und mit welchen verkehrlichen Auswirkungen auf die bestehende Jütland-Fünen-Route sowie mit welchen verkehrlichen Auswirkungen auf den bestehenden Fährverkehr auf der sog. Vogelfluglinie?
12. Aus welcher Prognose stammt die Zahl von 48 zusätzliche Güterzügen pro Tag, wie sie im Projektinformationssystem PRINS der Bundesregierung angegeben wird (www.bvwp-projekte.de/schiene/2-011-V01/2-011-V01.html)?
13. Aus welchen Gründen wurde das Projekt der Eisenbahn-Hinterlandanbindung von Puttgarden-Lübeck auf Puttgarden-Hamburg verlängert, und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt der Bundesregierung für den Abschnitt Puttgarden-Lübeck vor?
14. Welche Neutrassierungen beabsichtigt die Bundesregierung im Zuge der Hinterlandanbindungen für die geplante Feste Fehmarnbeltquerung (bitte Abschnitte tabellarisch nach Verkehrsträger getrennt aufführen)?
15. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, eine Aussage über einen möglichen Ersatz der Fehmarnsundbrücke treffen zu können, und bis wann werden entsprechende Planungen abgeschlossen sein?
16. a) In welcher Höhe finden sich die Kosten des Eisenbahnanteils in einer zu ersetzende Fehmarnsundbrücke in den Gesamtkosten für die Eisenbahnstrecke der Hinterlandanbindung wieder?

    b) Falls nicht, aus welchen Gründen werden die Kosten für eine zu ersetzende Fehmarnsundbrücke nicht zu den bewertungsrelevanten Kosten für die Eisenbahnstrecke der Hinterlandanbindung gezählt?

c) In welcher Höhe und auf welcher Grundlage werden die Kosten für eine zu ersetzende Fehmarnsundbrücke zu den bewertungsrelevanten Kosten für die Straßen-Hinterlandanbindung gezählt?

d) Werden die Kosten für eine zu ersetzende Fehmarnsundbrücke zu einem späteren Zeitpunkt zu den bewertungsrelevanten Kosten gezählt, und inwieweit beeinflusst dies nach Auffassung der Bundesregierung die Realisierung des Projekts Hinterlandanbindung Schiene?

17. a) Entsteht nach Auffassung der Bundesregierung durch die Abwicklung der zukünftigen Eisenbahnverkehre Richtung Dänemark im Knoten Hamburg ein (neuer) Engpass?

b) Wenn ja, welche Maßnahmen wären zusätzlich zum Projekt Hinterlandanbindung Schiene notwendig, und mit welchen dadurch verbundenen Kosten ist zu rechnen?

c) Wenn nein, wieso nicht?

18. a) Hatte das Ergebnis der Bewertung der Umweltbetroffenheit der Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung (FBQ), bei der eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt wurde, Auswirkungen auf die Dringlichkeitseinstufung für den Entwurf des neuen BVWP?

b) Wenn ja, welche?

c) Wenn nein, warum nicht?

19. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang der geplanten Ausbau- und Neubaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (bitte nach einzelnen Schutzgebieten aufschlüsseln und Auswirkungen benennen)?

20. a) Inwiefern tragen die als „hoch“ eingestufte „erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten“, die als „hoch“ eingestufte Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke), die als „hoch“ eingestufte „Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume“, die als „hoch“ eingestufte Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes und die als „hoch“ eingestufte Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) zu dem übergeordneten Ziel des BVWP „Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“ bei?

b) Wurden sinnvolle Alternativen zu der geplanten Hinterlandanbindung geprüft, um die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft zu begrenzen?

Wenn ja, welche, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

21. a) Zu welchem Zeitpunkt wurde zuletzt eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH: Fauna-Flora-Habitat) durchgeführt, und mit welchem Ergebnis?

22. Wie wird die Bundesregierung ausschließen, dass das beim Bau anfallende Baggergut nicht im Natura 2000 Gebiet Fehmarnbelt (Nr. DE 1332-301) verklappt wird, was nach der vorliegenden Schutzgebietsverordnung für das Gebiet verboten wäre?

23. a) Wie und wann wird die FFH-Verträglichkeitsprüfung, wie in § 5 des Entwurfs der Schutzgebietsverordnung gefordert, durchgeführt?

    b) Wird die Bundesregierung diese zum gegebenen Zeitpunkt im Falle konkreterer Planungen wiederholen?

    Wenn ja, wann?

    Wenn nein, warum nicht?

24. a) Welche Kostenrisiken für den Bundeshaushalt enthält der Staatsvertrag zur geplanten Festen Fehmarnbeltquerung nach Auffassung der Bundesregierung (vgl. Berichte Bundesrechnungshof aus April 2009 – Bundesrechnungshof, Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung über die Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 30. April 2009 – sowie aus März 2015 www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/FBQ-Bundesrechnungshof-will-Neuverhandlung,fehmarnbeltquerung158.html)?

    b) Inwieweit sind diese Kosten Bestandteil der im Rahmen des BVWP prognostizierten Gesamtkosten?

25. Inwiefern rechnet die Bundesregierung mit weiteren Kostensteigerungen und welche Kostensteigerungen der Hinterlandanbindungen würden es aus Sicht der Bundesregierung notwendig machen, dass die Vertragsstaaten gemäß des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark „die Lage aufs Neue erörtern“ (www.bmvi.de//cae/servlet/contentblob/34652/publicationFile/3775/staatsvertrag-zwischen-deutschland-und-daenemark-vom-03-09-08.pdf)?

Berlin, den 27. April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333